

社会的ルール違反に関する基礎的研究

— 同調行動と違反抑止メッセージ効果について —

北折充隆

《問題と目的》

現代の社会構造では、個人は他者との全ての相互作用を拒絶し、完全に孤立した状態を作り出すのは不可能である。そしてこうした社会構造の中では、全ての個人が等しく、最低限の身体的、物理的安全を確保する必要がある。このため、個人が他者に危害を与えるのを回避するため、一定の基準に基づき個人の行動を制限することが必要となる。

相互の基本的な利益を、相互信頼に基づいて遂行する上で、これらの制限は個人が守るだけでなく、個人の存在する環境内の全ての他者が等しく受ける。いわば個人がその環境内に存在する限り、守ることが前提とされる。個人はまた自分も同様に、他者が制限を守ることにより、他者から何らかの損害を受けないことを保証される。こうした制限は、相対的な存在・権利・利益の保証関係であり、通念上、社会規範と呼ばれる。

本研究ではこのような社会規範からの逸脱行為のうち、重篤な被害を他者に与えず、不快感を与える程度の行為を、特に社会的ルール違反とし、これについて以下の二つの視点に基づき、検討を行った。すなわちここで言う、2つの視点とは、以下の通りである。

1：社会的ルール違反にはどのようなパターンがあり、どのような内的プロセスが関連しているのかに着目する。本研究では社会心理学的視点から、周囲への同調行動、没個性化、少数者影響などをふまえつつ、社会的ルール違反に対する説明を試みる。

2：違反を抑止するにはどうすればよいのかに着目する。本研究では、社会的場面において最もよく用いられる、違反抑止メッセージを扱う。具体的には、最も効果的なメッセージの提示の仕方はなにか、メッセージを目にしたときに、どのようなインパクトを受けるかなどを、メッセージの種類、目にする状況などの観点から検討する。

以上の2つを主な目的とする。本研究は、各視点それぞれ2つずつ、計4つの研究から構成されている。視点1については研究1及び2、視点2については研究3および4が、それぞれ対応する。

《研究1》

目的：1の視点に基づき、まずどういった行動パターンが見られるのかについて、信号無視が多い交差点を対象に、自然観察を行った。

方法：名古屋市内の交差点について、車中よりビデオ撮影を行い、これを後で分析した。

結果：各信号が赤の間で、多くの人がとっていた行動をドミナント行動と定義した。この3つのドミナント行動が顕現している状況下で、一定の条件に基づいて抽出した対象が、どのような行動をとるのかを観察した。結果は、多くの人がとる行動に、個人も集団も同調していた。

考察：このほかに、全体を通じて、交差点にさしかかったときにとる行動タイプが、おおむね3つ（確信犯、状況犯、遵守者）であることが明らかになった。また、少数者が多数派の行動を変容させるようなパターンについて、

①初め多くの他者が、マナー、ルールを守っている→誰かの逸脱により守らなくなる

については何例か観察されたにもかかわらず、

②初め多くの他者が、ルールを守らない→誰かが守ることにより、守るようになる

については一例も観察されなかった。

《研究2》

・調査1

目的：研究1の結果に基づき、3つのドミナント行動時において、個人は何に着目し、何を知覚するのかを、質問紙調査による場面想定法に基づき、検討する。

方法：研究1で観察した交差点を、通学時などによく使用するN大学学生247名。項目は、周囲の行動への知覚、自分とは反対の行動を恥ずかしいと思う気持ち、赤信号への知覚、信号無視への罪悪感などで、100項目程度である。

結果と考察：周囲の人が交差点を渡っているときには、個人は赤信号に対する知覚が低められるにも関わらず、信号無視への罪悪感に、群間の差異は余り見られなかった。また周囲の行動への知覚は、個人でさしかかった場合と集団である場合とで、異なっていた。初めに研究1に基づき、いくつか予測をたてていたが、これらは一部支持された。

・調査2

目的：研究1で観察された、3つの行動タイプ（確信犯、状況犯、遵守者）について、この3群間でどのような考え方の違いが見られるかを検討する。また、

Fenigstein (1975) らの開発した、公的自己意識・指摘自己意識についても、別途検討を行った。

方法：被験者は国立N大学学生192名（男性127名、女性65名）。分析に際しては13名が記入漏れ等で除外された。質問項目は、信号に対する重要性の認識、車に対する身勝手な帰属、自分は事故を起こさないとする信念などからなる100項目程度。

結果と考察：まず場面想定に基づいて、行動を基に3群に分けた。すなわち、①周囲がどのような行動をとっていても、一貫して信号を無視すると回答した確信犯。②周囲の人が信号を無視しているときには信号無視し、逆の止まっているときには信号を守ると回答した状況犯。③周囲がどのような行動をとっていても、一貫して信号を守ると回答した遵守者。以上の3群である。これら3群別で、設定した質問項目に差異が見られるかを検討した。結果、信号無視を肯定するような項目、周囲の取る行動への意識に関する項目、信号を守らなければならないとする項目、事故を起こさないとする確信について、3群間で差異が見出された。しかし、公的自己意識・私的自己意識については、3群間で差異は見出されなかった。

《研究3》

目的：研究3および研究4は、2の視点に基づき、違反を抑止するにはどうすればよいのかとの観点から、違反抑止メッセージに着目した。すなわちこれは、日常生活において目にする禁止のことである。研究3では5つの違反抑止メッセージ（お願い、普通の禁止、厳禁（命令）、被害を提示、制裁を提示）を用い、まず、これらのメッセージを目にしたときにどのように感じるか、どういったインパクトを受けるのかを調査した。

方法：私立N女子短期大学1、2年生234名、国立N大学学生19名。質問紙は、5つのメッセージを目にする5つの状況の、合計25種類を作成し、1状況について25項目に回答を求めた。各被験者に対しては、このうちの5種類の質問紙に回答を求めた。

結果：回答を求めた25項目について、このうち自分が実際にとる行動への回答を除いた24項目から、4因子（周囲に対する罪悪感、利己的感情、周囲に対する羞恥心、禁止の私的受容）を抽出した。この4因子についてそれぞれ、メッセージを目にした状況(5)×作成したメッセージの種類(5)で分散分析を行った。その結果、具体的に被害を提示したメッセージが、メッセージが示す禁止を妥当であると感じたり、禁止事項の違反に対して罪悪感を感じる事が明らかとなった。また利己的感情に関する因子は、状況、メッセージによって大きなばらつ

きが見られた。

考察：結果をふまえ、違反抑止に最も効果があるのは、被害の提示であることが示唆された。また普通のお願いの形式は、逆にその効果が疑問視された。そこで研究4で、具体的にこれらのメッセージを用いて効果を測定する上で、お願いに変わり、同調抑止メッセージの提示が考案された。

《研究4》

目的：具体的に調査を基に、果たしてどのメッセージが最も効果があるのかを、フィールド実験を基に効果測定を行った。

・実験1

方法：違反抑止メッセージを書いた二つの看板を、3メートル間隔で設置し、この看板の間に駐輪したか否かを各メッセージ別にカウントした。駐輪違反がなされる毎に、実験者が自転車の移動を要請したため、二つの看板の間は常に1台も自転車は駐輪されていない。

結果：駐輪に犯をした群としなかった群について、メッセージの種類別にクロス集計表に基づくカイ自乗検定を行った。結果、二つの看板の間には誰も駐輪せず、有意差は見出されなかった。

考察：駐輪がなされなかったのは、二つの看板の間はだれも駐輪しておらず、これが駐輪をしてはいけない規範として、強く認識されたのではないかと考えられた。

・実験2

方法：実験1を修正したデザインで、再度効果を測定した。基本的には実験1と変わらないが、あらかじめ二つの看板の間にサクラとして駐輪がされており、また、実験の時間帯も限定し、複数の場所で実施した。

結果：5つのメッセージの間では、制裁の効果について大きな効果が見出された。他の4つのメッセージについては、いずれも半数が、メッセージに従って駐輪を辞めたにとどまった。

考察：二つの実験を通じて、多くの人をとる行動の効果が、メッセージの効果よりもより大きいことが示唆された。

最後に4つの研究を通じて得られた知見をまとめて総合考察を行い、今後の課題等を展望した。4つの研究を通じ、周囲の他者がとる行動による影響が非常に大きいことが、改めて明らかとなり、単純に少数、多数派による影響という視点だけでは説明できなかった。また少数者による影響に関して、Moscovici (1969) らの主張による、少数者影響理論だけでは説明ができず、既存の理論をさらに拡張する必要があると結論した。